SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 45 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene el agrado de recibir a los señores Directores de Unasev, doctor Gerardo Barrios y escribano Alejandro Draper, así como a su selecto grupo de asesores -compuesto en su mayoría por mujeres- quienes seguramente nos darán un completo informe de lo que ha sido la actividad de un órgano tan importante como este.

Sabemos que tienen una presentación en PowerPoint, así que cedemos el uso de la palabra al señor Presidente.

SEÑOR BARRIOS.- Buenas tardes y muchas gracias por la invitación.

No se asusten los señores Senadores por esta numerosa delegación, porque sólo vamos a hablar algunos de nosotros; simplemente esto forma parte de una concepción de unidad un poco diferente y consideramos que es algo enriquecedor para todos. Por eso, después de dos años de gestión y a la hora de mostrar resultados, creímos bueno que nos conocieran mejor. Tal vez no lo tengan en cuenta -y quizá nosotros tampoco- pero pensamos que el hecho de visitar este recinto, conocerlo y apostar al trabajo en conjunto no es exclusivo de una Comisión Directiva o de un Presidente que resultó designado en determinado momento, sino de todo el equipo.

Por otra parte, les hacemos entrega del Plan -que ya tienen- pero también de un Informe de la Siniestralidad Vial que, en gran medida, vamos a sintetizar en lo que veremos a continuación. Trajimos siete informes, uno para cada uno de los integrantes de esta Comisión, pero en caso de que falte alguno, es cuestión de hacerlo saber y nada más.

Constituimos una Unidad creada sobre fines de 2007; como característica debemos resaltar que, trabajando en Presidencia de la República, la Dirección de Unasev se integró en forma mixta. Tanto el Gobierno como la oposición formamos parte de ella, y vale la pena destacarlo porque en gran medida explica el funcionamiento armónico que hemos tenido a nivel nacional en estos dos años de gestión.

El 23 de octubre, cuando asumimos, dijimos que queríamos mostrar resultados en función de lo que debía ser el desarrollo de una estrategia nueva y eficaz en materia de seguridad vial, y eso lo haremos a través de lo que planteamos este año en el IX Encuentro Iberoamericano de Seguridad Vial, donde participaron 17 países del Cono Sur y de Europa, en lo que es una estrategia propia de la unidad nacional en cuanto a posicionar al país en una materia tan sensible y educativa como es la siniestralidad y sus consecuencias.

Uniformizar el lenguaje también ha sido, de alguna manera, una batalla librada desde hace mucho tiempo y que, poco a poco, se va incluyendo en lo que es el vocabulario de cada uno de nosotros. Hablar de siniestros de tránsito y no de accidentes como algo fortuito, ocasionado al azar, es la mejor manera de transmitir a nuestra comunidad el concepto de que estamos ante un evento evitable. Los accidentes no se pueden evitar, pero lo que estamos viviendo en el país, sí. Asimismo, existen conceptos relacionados con la siniestralidad y la lesividad que, fundamentalmente, apuntan a una noción nueva en materia de tránsito, ya que éste deja de ser un problema fraccionado en el país para pasar a ser un problema de salud de nuestra comunidad, integrado dentro de los conceptos de la seguridad ciudadana. Así, por ejemplo, salir de mi casa y que me atropelle un auto es lo mismo que salir de mi casa y que me den un tiro; desde el punto de vista de los costos sociales y del costo país, esto se enmarca dentro de una estrategia de seguridad ciudadana que tiene mucho que ver con el potencial desarrollo de esa unidad.

Hablamos de nuevas estrategias, si bien es cierto que ya hubo iniciativas legislativas como, por ejemplo, la Ley Nº 16.585 del año 1994, que establecía una comisión de prevención de los llamados “accidentes de tránsito” y funcionaba en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; sin embargo, tuvo enormes dificultades para poder actuar y poner en práctica estrategias eficaces. Finalmente, 16 años después, aquello posibilitó la puesta en marcha de una nueva ley que, necesariamente, requiere una nueva estrategia. Dicha estrategia parte de la base de reconocer que en el tránsito -sobre todo en sus consecuencias- existen varias etapas y todas deben ser cumplidas. No podemos actuar sobre un área única descuidando las demás, porque todas integran o son parte de lo que compone el preevento, es decir, las cosas que suceden antes del siniestro. Después está lo que ocurre durante y luego del evento, con los lesionados y con el destino de su rehabilitación, tanto en los huéspedes, como en el vector y el ambiente. Esa especie de matriz es el análisis moderno de lo que es una estrategia eficaz en materia de seguridad vial. No estamos inventando nada, pues esto surge de la experiencia internacional.

Para analizar lo que ha sido la gestión de la Unidad Nacional de Seguridad Vial en estos dos años, debemos centrarnos en lo que son los estudios FODA, esto es, fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas. Analicemos, pues, cuáles han sido nuestras fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas para poder encarar medidas eficaces en este nuevo Gobierno.

Dentro de las fortalezas, en primer lugar, nos encontramos con los recursos humanos. Todas las personas que han venido con nosotros han estado trabajando en el tema desde hace muchos años y, por eso, nos parecía importante que hoy estuviéramos todos presentes. Esto no es el resultado de la iluminación de alguno de los integrantes de la Comisión Directiva, sino que es el fruto de una estrategia ya planteada por muchos de los compañeros que trabajamos en la Unidad.

Otra de las fortalezas es el marco legal. Si bien hay leyes que podemos decir que no se cumplen, la realidad es que si no existiera un marco legal, no podríamos funcionar. Por tanto, de alguna manera el marco legal nos permite desarrollar una estrategia para proteger la vida e integrar el concepto de seguridad pública, actuando a nivel nacional. Eso le da a la Ley Nº 18.113 un perfil que, hasta este momento, no había existido en el país.

Cabe destacar que la Unidad está ubicada en Presidencia de la República. Los Legisladores tuvieron la suficiente inteligencia como para darse cuenta de que, en realidad, un problema nacional, desde el punto de vista de la organización debe tener una visión nacional. En consecuencia, se la sacó de la órbita de un Ministerio determinado y se la colocó en Presidencia, dando un mensaje claro a la población, así como a todas las autoridades e instituciones, en cuanto a que en el país se instala un nuevo organismo, con visión nacional, para solucionar problemas tan sensibles como el de la siniestralidad en el tránsito.

Otra fortaleza que tenemos es la reglamentación de la ley. En ese sentido, veremos cómo se han ido reglamentando muchos aspectos relativos a la Ley Nº 18.191.

Asimismo, nos vamos a referir al posicionamiento político y social, que no resulta fácil cuando aparece un nuevo actor en medio de la cancha cuando ya están todos los jugadores. Así, no es fácil articular, entre todos los sectores políticos e instituciones públicas y privadas, el posicionamiento de la Unidad. También se impulsan planes. En ese marco, nuestro país tiene por primera vez un Plan Nacional de Seguridad Vial, sobre el que hemos hecho llegar un material a los señores Senadores. ¿Por qué se tiene ese plan? Porque, de alguna manera, representa los rieles por los que se podrá marchar, pero estos, a su vez, tienen las estaciones para ir evaluando si los resultados son efectivos y eficaces en materia de seguridad vial.

Con respecto al posicionamiento internacional actual, hay que destacar -porque por nuestra edad hemos participado en muchos eventos vinculados a la medicina- que nuestro país nunca estuvo representado como tal, en el marco del contexto mundial, tanto en el caso de entidades como la Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud, como en el de instituciones de crédito internacional y organismos científicos especializados en la materia. La primera vez que el Uruguay participa en un informe internacional de seguridad vial de la Organización Mundial

de la Salud es en el año 2009. Entonces, bienvenido sea ese resultado de la ley que aprobó este Parlamento.

En el marco de las fortalezas, en la reglamentación de la ley se prevé el tema del alcohol, tratándose de la primera prioridad que se nos estableció. El Parlamento dio un plazo de tres años para establecer el descenso de la tasa de 0,8 g/l a 0,3 g/l, convencido de la implicancia del alcohol en la conducción vehicular y en la siniestralidad vial. En definitiva, ese 0,3 g/l refleja que, habiéndose bajado escalonadamente esa cifra tal cual se pidió, pero en un plazo más reducido, las tasas de alcohol vinculadas a la siniestralidad han descendido estrepitosamente, llegando a situarse -en función de la tasa del 0,3 permitida- en 2% de espirometrías positivas. Ese valor es comparable al de los países del Primer Mundo y a los resultados que hoy tiene Suecia, que es el primero en el mundo en la adopción de estrategias eficaces en seguridad vial.

Con respecto a las fortalezas vinculadas a la reglamentación de la ley, está la estrategia del casco, que fue elaborada por la Facultad de Ingeniería a través del Instituto de Normas Técnicas y es finalmente homologada. En definitiva, se pone en práctica y se venden, importan y fabrican cascos homologados por la Facultad de Ingeniería y el LATU, tal como se establece en la ley. Por lo tanto, hoy en el país no se puede vender ni comercializar cascos que no hayan pasado por esas entidades, tema en el que estamos haciendo esfuerzos para corregir situaciones porque, lamentablemente, en ciertos lugares todavía se siguen ofreciendo algunos que no están homologados.

En cuanto a los cinturones y a los sistemas de retención infantil, cabe recordar que es un tema muy sentido por nuestra sociedad, más aún a partir de lo que sucedió con el vuelco de la camioneta de transporte escolar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es del caso aclarar que después hablaremos de ese tema.

SEÑOR BARRIOS.- Gracias, señor Presidente.

En definitiva, se tomó en cuenta ese tema que ya veníamos trabajando desde fines de 2008. La reglamentación del artículo 31 de la Ley Nº 18.191 estuvo pronta el 1º de junio de 2009, siendo decretada por la Presidencia de la República hace quince días.

Sobre las fortalezas vinculadas a la educación formal, hay que recordar que siempre se habló mucho de la importancia de impartirla en las escuelas. Ahora, la seguridad vial está incluida formalmente en el plan escolar como fruto del trabajo desarrollado, no sólo a través de la inclusión en los textos necesarios, sino también en la formación de los propios maestros.

En cuanto al seguro obligatorio, cabe señalar que es un tema que, lamentablemente, "pasó muy a bajo ruido" en nuestro país. Quienes vivimos muy de cerca ese tema sabemos del costo social que eso significa a través de las asistencias en vías públicas y en las unidades de terapia intensiva de los pacientes traumatizados en accidentes de tránsito. Conocemos muy claramente el costo económico que implica para las familias no sólo la lesión, a veces del jefe de hogar, sino también todo lo que tiene que ver con el abandono del lugar de trabajo, la pérdida de jornales y, en definitiva, la desintegración del hogar. El seguro obligatorio -que, evidentemente, es un seguro social- determinó que en nuestro país, con un parque automotor de 1:180.000 vehículos, del que sólo el 60% estaba asegurado, hoy sólo el 15% no lo esté. Por lo tanto, hubo una incorporación realmente significativa de ese seguro en muy corto plazo.

En lo que hace a la reglamentación del sistema unificado de datos, hay que recordar que se habló mucho del Registro Único que se planteó en 1994. Pues bien, utilizando las estrategias del Estado en materia de coordinación de servicios, para no superponerlos con la AGESIC, estamos desarrollando un Sistema Unificado de Datos que permitirá unificar no sólo licencias de conducir, conductores, infracciones y automotores, sino también un registro de lesionados, víctimas, rehabilitaciones y todo lo que tiene que ver con este problema tan sentido.

El año pasado, junto a los Ministerios de Salud Pública y de Economía y Finanzas, creamos una estructura con la que afortunadamente hoy el país puede contar y que lo posiciona -tanto en el Cono Sur como en Europa- entre los países que empiezan a organizarse en lo que tiene que ver con la respuesta a las víctimas de siniestros de tránsito. Específicamente, me refiero al SAME 911, que ha sido el resultado de un acuerdo entre la Unasev y la Cámara de Emergencias -quizás los señores Senadores recuerden que hubo un planteo de esta Cámara en el sentido de no continuar cubriendo los siniestros de tránsito en las vías públicas, si no recibían a cambio un estímulo económico- y por el cual se está desarrollando un plan nacional que tiene como meta que no quede ningún uruguayo sin asistencia de emergencia en ningún lugar del país. Este es un desafío que vamos a cumplir, en la medida en que todos comencemos a actuar en forma coordinada y organizada.

Otro aspecto fundamental es el que tiene que ver con los planes de atención primaria en salud. En la actualidad, la seguridad vial es parte de las metas de prestación del Ministerio de Salud Pública y por ello está previsto que las instituciones públicas y privadas incorporen este tema para lograr, desde el sector salud, la detección y corrección de los factores de riesgo.

En cuanto a la reglamentación de la ley, sus fortalezas y el empoderamiento social, queremos aclarar que para nosotros esto último es vital, porque sin la participación de la comunidad no hay una solución posible para este problema. Este discurso es muy similar al del área de la seguridad pública y entendemos que el desarrollo de unidades departamentales y locales de seguridad vial en todo el país ha permitido, en gran medida, olvidarnos de lo que sucedía a comienzos del siglo pasado en nuestra comunidad, cuando se juntaban firmas contra las vacunas obligatorias. Lo mismo sucedió en nuestro país cuando se juntaron firmas contra las vacunas en el tránsito, es decir, contra los cascos, los cinturones de seguridad, etcétera. Creemos que quizás esto ha sido producto del desconocimiento de las comunidades y que el empoderar a la sociedad permitirá superar esas instancias.

Hasta ahora hicimos mención a las fortalezas, pero en lo que tiene que ver con las oportunidades de un nuevo gobierno y de un nuevo Parlamento -este último dio un paso gigante en el 2007 cuando aprobó estas leyes- destacamos que se presentará un conjunto de nuevas iniciativas para continuar avanzando en el tema. Además, nos interesa mencionar las elecciones departamentales y el cambio de sus autoridades, la participación social, el marco internacional y también el regional, ya que toda esta estrategia se suma al marco regional en el Mercosur.

En cuanto a las debilidades, la primera de ellas tiene que ver con el presupuesto, porque cuando se aprobó la Ley Nº 18.113, quedó un vacío respecto a esto. No obstante, entendemos que ese era el comienzo, que ninguna ley es un fin en sí mismo y que tienen su desarrollo. Lo cierto es que hoy estamos ante una nueva instancia presupuestal y nos parece que para que estos conceptos se incorporen será necesario que el Legislador los tenga presentes en el momento de votar un presupuesto, estableciendo prioridades fundamentadas en aspectos que queremos resaltar: hay leyes que salvan vidas y esta es una de ellas. Por lo tanto, si bien nuestras debilidades pueden ser presupuestales, también son estructurales, porque si bien la mayoría de los compañeros están aquí presentes, existe tanta diversidad, hay un universo de acciones tan grande y todas son tan prioritarias, que no nos es posible avanzar en los tiempos que quisiéramos. La demostración más clara de todo esto fue lo que sucedió con la reglamentación del artículo 31 de la ley, porque si ésta hubiera sido aprobada en tiempo y forma, quizás la camioneta no habría volcado y Julieta hoy estaría viva. Pero no hay que olvidar que ese mismo día también fallecieron otros dos uruguayos en siniestros de tránsito y eso también nos dolió y nos duelen aquellos que quizás fallezcan hoy, o los 74 lesionados que hoy habrá en el tránsito de nuestro país.

También existen debilidades legales porque nuestra Unidad utiliza un verbo que no existe, que es ejecutar. Quizás se nos podría conceder la aplicación de este verbo en algunas áreas específicas, ya que conjugarlo es muy importante, pero para convencer sobre algunas de ellas es necesario poder ejecutar acciones a nivel nacional.

Por su parte, las amenazas a todo esto están en la limitación del conocimiento de este tema a nivel político e institucional. Nos consta que los Legisladores aprobaron la ley que creó la Unidad, pero también que a todo nivel tenemos que uniformizar estos conceptos para que todos estemos en una sintonía que permita desarrollar, en el corto plazo, las acciones propuestas.

La coyuntura económica de austeridad también se puede transformar en una amenaza. Obviamente, si hay austeridad, hay menos recursos, menos presupuesto y menor cantidad de vidas salvadas.

En definitiva, hay una partidización del problema, tan sentida y planteada algunas veces en las comunidades del interior, como en el caso de las guerras departamentales, en las que el uso del casco y otros implementos se ponen a discusión. Borremos y desterremos esto; luchemos todos en la misma sintonía.

Por otra parte, existe una debilidad y multiplicidad de cuerpos inspectivos. Estos están en varios institutos y, además, muchos de ellos se niegan a inspeccionar.

Por lo tanto, tenemos que tratar de uniformizar los criterios de control y de fiscalización a nivel nacional en un instituto que permita esa unificación. Asimismo, debemos profundizar el empoderamiento social.

Hasta ahora nos hemos referido a las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del sistema, pero sería bueno tratar de ver si esas fortalezas se traducen efectivamente en resultados, porque si no estaríamos cayendo en la ineficacia, y no vinimos a ser ineficaces sino eficaces. Si no somos eficaces, que vengan otros y lo sean, tal como dijimos el 23 de octubre.

En cuanto a los resultados, es claro que en el mundo existe siniestralidad vial. También es claro que la distribución es desigual. El 90% del incremento de la mortalidad que ocurrirá hasta el 2020 se dará en América Latina, realidad en la que estamos insertos. Por lo tanto, existe una recomendación internacional que se sustenta en la evidencia científica. Si los países son capaces de invertir, solucionarán el problema, pero deben invertir en planes y propuestas eficaces. Para ilustrar la distribución de la siniestralidad vial en el mundo, cito como ejemplo a los países de ingresos altos, que tienen las tasas más bajas de siniestralidad. En cambio, los países de ingresos medios y bajos -como el nuestro- tienen las más altas tasas de mortalidad por esa causa. Quiere decir que el problema no solo está en la inequidad, sino también en la cabeza de los gobernantes, que deberían destinar los recursos necesarios a encontrar una solución. No es solo una cuestión de ricos y pobres, sino de saber administrar los recursos de manera de poder establecer prioridades para obtener los mejores resultados.

En la documentación que les entregamos hay un informe sobre la siniestralidad ocurrida en Uruguay en el año 2009 basado en los últimos datos que tenemos. En definitiva, esta es una manera científica de analizar el tema de la siniestralidad. ¿Qué pasó durante los últimos treinta años? Hubo 500.000 uruguayos lesionados como consecuencia de accidentes de tránsito; desapareció un pueblo entero con 15.000 habitantes, donde había una escuela a la que concurrían 450 niños. Esto sucedió en el país en los últimos treinta años. Para contabilizar la cantidad de lesionados y fallecidos en accidentes de tránsito hay que interpretar estas curvas, ver las oscilaciones y determinar de qué dependen para vislumbrar estrategias que puedan resultar eficaces. Queda muy claro -y se corrobora con la experiencia internacional- que las crisis económicas tienen mucho que ver con la siniestralidad, las lesiones y las muertes en accidentes de tránsito. Cada vez que hubo una recuperación de una crisis económica, se incrementó la cantidad de fallecidos y de lesionados por accidentes de tránsito. Por ejemplo, durante la crisis económica del año 2002 la cantidad de lesionados y de fallecidos por esta causa descendió, pero volvió a aumentar a partir del 2003, cuando comenzó un período de salida de la crisis. Esta situación continuó hasta el año 2008, coincidiendo con la creación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial. Por lo tanto, para poder hacer un análisis científico correcto de la curva de lesionados en nuestro país por accidentes de tránsito y establecer planes y programas, tenemos que tomar períodos de diez años y explicar tanto la reducción como el incremento de los lesionados. Es claro que se produjo una depresión en el período 2002-2003 y también es clara la vinculación que ello tiene con nuestro parque automotor y con la movilidad, que son dos cosas diferentes. Además, acompaña pasivamente al parque automotor y a la movilidad la cantidad de siniestros, de lesionados y de fallecidos.

En consecuencia, es evidente que el comportamiento de nuestro país en estos treinta años tuvo mucho que ver con la movilidad y con el parque automotor. Si uno analiza las tendencias, podrá

ver que llegando al 2003 se produce un decremento y, a partir de ese momento, un incremento bastante constante año tras año. Sin embargo, esta situación no se da durante los años 2008 y 2009, y es ahí donde está el análisis de lo actuado y de lo que podemos llegar a hacer.

Este fenómeno debe de tener una explicación. ¿Por qué, si el parque automotor y la movilidad se siguen incrementando, no aumenta la cantidad de lesionados y de fallecidos, como vimos? ¿Qué significa que hubo un decremento del 7%? Que hubo 2.000 uruguayos menos lesionados, lo que significó para el país un ahorro de US$ 50:000.000. Es más; de un análisis realizado en el año 2004 por el contador Garat, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, surgió que los costos que teníamos que pagar a ese año por los lesionados y fallecidos en el país eran por todo concepto de US$ 1.100:000.000. Si tenemos en cuenta que en el año 2004 alcanzó un 4,5% del Producto Interno Bruto, se desprende que se perdía lo mismo que se invierte en educación. Ni hablar, entonces, que esto tiene un costo social, pero desde el punto de vista económico también tiene un costo advertido por los organismos internacionales. El Producto Interno Bruto para el año 2009 fue de US$ 33.864:000.000. Como no tenemos el estudio actualizado, debemos tomar lo que dicen los expertos en la materia. Nuestro país gasta el 2% del Producto Interno Bruto, porcentaje que corresponde a los US$ 50:000.000 ahorrados desde el 2008 al 2009.

La distribución en ciudades y rutas nacionales muestra el mismo fenómeno, y vemos que en las rutas nacionales se ha registrado un incremento de la mortalidad que, en definitiva, hay que atender como prioridad.

En definitiva, Uruguay tiene dieciséis muertos cada 100.000 habitantes. Es una cifra que nos coloca en el Cono Sur en esa realidad tan dramática, pero también muestra que en nuestro país hay una inequidad, una situación totalmente desigual en los departamentos analizados que no nos podemos permitir. Por ejemplo, Artigas tiene la misma tasa de mortalidad que Suecia: cuatro muertos cada 100.000 habitantes. En el otro extremo tenemos departamentos como Flores, cuya mortalidad es diez veces mayor, casi tres veces más que el promedio nacional. Es decir que parece bastante claro que hay factores que están influyendo para que los uruguayos se mueran más en un departamento que en otro. Montevideo tiene la mitad del promedio nacional. Por lo tanto, hay que trabajar con relación a este tema para disminuir esta cifra en todos los departamentos y, para ello, debemos actuar haciendo lo que los señores Senadores han hecho: procurar que se aplique la Ley Nº 18.191 y exhortar a trabajar entre todos los sectores, porque esto no tiene color político. Los que atienden el CTI pueden ser blancos, colorados, frenteamplistas o independientes, o no ser nada; eso no es importante. El costo país lo pagamos todos.

En definitiva, si estudiamos lo que pasa con el casco, que está aprobado, y qué es lo que resulta de la encuesta que hicimos con las unidades departamentales en treinta ciudades, observaremos que hay departamentos donde el casco se utiliza en más de un 90% y otros en los que no se utiliza. Coincide que donde se registra mayor mortalidad es donde no se fiscaliza ni se controla el uso de dispositivos de seguridad -las vacunas a las que hacíamos mención- y, por tanto, más allá de que esto sea un indicador de tal o cual sector -desde ya digo que poco me importa de qué Intendente se trata- tenemos que apoyarnos entre todos para mejorar esta cifra. Me interesa que los habitantes de San José no se mueran diez veces más que los de Montevideo o quince veces más que los de Artigas. Nos tiene que interesar que los uruguayos no nos involucremos en siniestros y, si estos suceden, que la tasa sea muchísimo menor y nunca porque no se hayan vacunado. De eso se trata.

En definitiva, tenemos estos índices y estos valores. Por tanto, algunos desafíos a los que nos enfrentamos tienen que ver con uniformizar y horizontalizar la información, sabiendo que la siniestralidad acompaña al parque automotor en la medida en que no seamos capaces de profundizar la estrategia en materia de políticas de seguridad vial y, además, debemos tener claro que cuanto menor sea la cultura y educación de una población, mayor debe ser la fiscalización y el control, y por eso no podemos fallar en ello. Quizás sea necesario considerar a nivel parlamentario, a través de una propuesta que haga el Ministerio del Interior, que tanto la Policía Caminera como la Policía de Tránsito incrementen su personal. Estos son aspectos que también debemos atender, porque si nosotros no invertimos en fiscalización y control, seguramente no vamos a obtener los resultados esperados.

También se busca incorporar el concepto de movilidad y tránsito saludable porque, tal como mencionábamos recién, el tránsito es un problema de salud y de seguridad ciudadana. En el área de la salud, el comportamiento en el tránsito requiere una estrategia similar a la del tabaco, a la de las enfermedades cardiovasculares y a la de las enfermedades infecciosas; es decir, vacunemos a todos los niños contra la meningitis, pero vacunemos también a los niños y adultos contra el tránsito y para ello se debe tomar conciencia de ciertos aspectos como el uso del casco, de los cinturones, de las luces y el no consumo de alcohol al conducir. Son pocas las medidas sobre las que tenemos que insistir. En definitiva, estos datos -que surgen de este equipo de trabajo aquí presente, pero también del que funciona en el interior- revelan que las medidas son útiles, que los resultados son la traducción de la aplicación de las normas y que el control y la fiscalización deben hacerse en forma uniforme en todo el país, pero uniforme también en sus conceptos. No puede existir un cuerpo de Policía de Tránsito divorciado de los inspectores municipales y de la Policía Caminera; no puede ser que si una persona choca, la Policía Caminera diga que hasta ese punto no llega su jurisdicción y que debe acudir el inspector municipal, o viceversa. Debemos coordinar los recursos que hoy existen en el país para hacerlos mucho más eficientes; no se trata solamente de un problema de personal. En este sentido, pongo el siguiente ejemplo. Todos saludamos cuando el helicóptero transportó a la señora quemada desde Tomás Gomensoro; eso lo podemos hacer en el país desde hace muchísimos años porque tenemos los recursos, pero no los articulamos. Muchas personas que hoy no están viajaron durante seis y siete horas largas distancias en ambulancias, por no haber sabido articular lo que sí se pudo hacer en esta oportunidad. Pero lo de Tomás Gomensoro no puede ser un hecho anecdótico. Sepan los señores Senadores que actualmente no menos de seis a siete traumatizados graves están circulando en una ambulancia especializada en rutas nacionales, perdiendo tiempo, postergando tratamientos, complicando su evolución y generando mayor costo social. Eso lo decimos con propiedad, ya que hemos estado y estamos trabajando en el área de cuidados intensivos de nuestro país.

Asimismo, es necesario destinar recursos en seguridad vial en el marco de estrategias de salud y seguridad ciudadana.

Por lo tanto, el desafío está planteado y estamos a las órdenes para responder las dudas que nos quieran manifestar.

SEÑOR DRAPER.- Antes que nada, agradezco que se nos haya recibido.

Creo que el doctor Barrios fue muy claro en su exposición. Por mi parte, debo decir que estamos trabajando en la Unasev desde su creación, en el 2007, más allá de que hace más de 20 años que estamos vinculados al tema de la seguridad vial, dada nuestra vinculación con los centros de choferes y en el interior. Si de algo estamos convencidos es de que este es un problema en el que para nada tienen que ver los colores políticos, pues es de todos y así lo debemos asumir. Quien habla y un querido compañero, Omar Rodríguez -que hoy no está más como director porque está desempeñando otras funciones, pero trabajó mucho y muy bien para la Unasev- tuvimos el honor de haber sido designados por el Congreso de Intendentes. Es de destacar que fue muy importante la creación de la Ley Nº 18.191, de Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional, que de alguna manera brindó una normativa para poder resolver esa situación tan criticada de tener 19 reglamentaciones y un reglamento único nacional. Entonces, esta ley nos dio un norte para poder ir trabajando.

Tuvimos el honor de poder ir por todo el país -que para quienes somos del interior, nos llega muy de cerca- creando no solo las Unidades Departamentales de Seguridad Vial, como lo establece la ley, sino también las Unidades Locales que, si bien en ese entonces no estaban previstas en la norma, hoy sí lo están y trabajan muy bien. Grafico este proceso como una cadena en la cual cada uno de nosotros es un eslabón que puede aportar mucho.

Quiero ser muy claro en mis apreciaciones. Nos quedan pocos días para desempeñar esta actividad que hemos llevado a cabo con mucho cariño y convencidos de que se ha trabajado bien, lo cual -entiéndase bien- no es pedantería. A pesar de los recursos con los cuales contó la Unasev, creo que hoy la seguridad vial está en todos los hogares del Uruguay y los resultados están a la vista como muy bien lo señaló el doctor Barrios.

Con este grupo excelente de compañeros con los cuales hemos trabajado -me siento muy orgulloso de ello- nos dimos cuenta de que ya no podemos seguir en estas condiciones. Disculpen los señores Senadores que sea tan franco, pero la Unasev necesita un presupuesto urgente porque no estamos frente a un tema menor. Estamos convencidos de que si bien se podrían seguir haciendo cosas como se hicieron hasta hoy, este problema de seguridad vial, que es de todos, se convertiría en un problema de seguridad pública.

Pensamos que está en los señores Senadores -somos conscientes que tienen muy claro todo lo que hay en torno a este flagelo- dar un empujoncito más para que en este nuevo período la Unasev pueda contar con el apoyo que requiere.

Muchas gracias por habernos recibido y, como siempre, estamos a las órdenes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esta convocatoria ya había sido planteada en Comisión hace un tiempo, pero tuvimos ciertas dificultades de carácter institucional para poder llegar a ustedes.

Considero que hay varios aspectos en discusión -el señor Senador Michelini participó con quien habla en una larga discusión sobre varios artículos de este proyecto de ley con visiones coincidentes en casi todos los temas, aunque diferentes en otros- pero esta es una temática de enorme actualidad e incidencia en lo definido por ustedes como lesividad y pérdida de vidas humanas. Creo que es un tema fundamental en el que debemos avanzar. Advertíamos la dificultad cuando hay que coordinar acciones entre los distintos organismos del Estado, como lo son el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Policía, los Gobiernos Departamentales y la Unasev. Supongo que a veces la coordinación, sobre todo en cuanto a la ejecución de la ley, su control y fiscalización, da resultados, en muchos casos, asimétricos. La Unasev así lo reveló en las estadísticas sobre la siniestralidad de algunos departamentos en relación a otros, que constituye uno de los temas que, por ejemplo, ha sido objeto de movilizaciones públicas. El ex Intendente Municipal de Rivera lo sufrió en su departamento por la imposición del uso del casco para los motociclistas. Este es un tema muy polémico y hasta se podría decir que a la hora de implantar nuevas disposiciones siempre se genera una crisis inicial. A propósito de ello, permítaseme traer a colación el ejemplo de Colonia, que estaría ubicado en un penúltimo lugar, antes de San José.

En Colonia hubo una reacción muy fuerte porque había una norma departamental, adoptada en la época de la dictadura, que imponía el uso del casco y que nunca se había aplicado. Se veía como una disposición represiva aunque, en realidad, no era tal; en aquella época también se dictaron normas que no eran malas. Cuando en el período anterior se impuso esto por parte del Intendente, hubo un lío fenomenal y se dejó de aplicar. Después se aprobó la ley y siguió sin aplicarse. Creo que ese es uno de los grandes defectos en cuanto a la credibilidad del sistema. Esto lo decíamos respecto a otros temas como, por ejemplo, cuando hay una norma y no se aplica porque no se fiscaliza.

SEÑOR VIERA.- Creo que hay una serie de problemas e incomprensiones en cuanto a la aplicación de las normas. Una situación muy bien comparada gráficamente es la movilización que se realizó contra la vacunación obligatoria. Si bien parece un absurdo, fue así. Respecto a estos temas, incluso tuvimos problemas con algunos jerarcas. En Rivera, en el año 2000 establecimos como norma departamental la obligatoriedad del uso del casco, cuando todavía no se había sancionado la ley y, en un primer momento, nos enfrentamos a algunas manifestaciones, pero después la situación empezó a normalizarse. En ese aspecto, tuvimos problemas con un Jefe de Policía que se negaba a fiscalizar el casco porque decía que eso permitía que los asaltantes se escondieran al momento de cometer las rapiñas. Para evitar eso que temía el Jefe de Policía, no solo no podíamos exigir el casco, sino que teníamos que prohibirlo, porque al ser de uso libre, el asaltante lo iba a utilizar igual, del mismo modo que podía usar un pasamontañas. Por lo tanto, en la práctica tuvimos que enfrentarnos a ese tipo de situaciones. ¡Si será difícil a veces incorporar las normas al uso, a la costumbre y al acatamiento!

SEÑOR PRESIDENTE.- El carácter y la disciplina de algunos gobernantes departamentales pusieron fin a esa situación.

SEÑOR BARRIOS.- Conocemos bien la historia de cada departamento porque hace muchos años que estamos trabajando en este tema. Sabemos fehacientemente las dificultades que tienen los Intendentes para poder aplicar una ley. Hace alrededor de quince años fui a Florida a hablar del tema del casco y la gente preguntaba insistentemente las razones que había para reglamentar este asunto. Finalmente, dije: “Por mí, que se pongan una olla en la cabeza; eso va a empezar a cambiarles la mente y ya se van a proteger”. Como señalé, de eso han pasado quince años. Cuando se aprobó la ley en Florida, se hizo una manifestación con ollas en la cabeza, seguramente, por lo que yo había dicho quince años atrás.

SEÑOR DRAPER.- Voy a quebrar una lanza por Colonia porque, como decía, junto al Intendente Zimmer creamos la Unidad Local de Nueva Helvecia. Allí alguien pidió la palabra y el Intendente me dijo: “Prestá atención a este señor”. Después que terminó la reunión, me señaló: “Él fue uno de los que quisieron ir a pegarme a mi casa porque hubo una manifestación muy grande contra el casco y hoy, porque un familiar directo falleció, es de los que están más alineados, apoyando la creación de todas las unidades.”

Creo que el tema pasa por ahí. La fiscalización es fundamental y no sólo para que usen el casco; a partir del 1º de junio de 2009 no se puede vender cascos que no estén habilitados. Esa es una tarea de las Intendencias Municipales; en los departamentos no se controlan los comercios que los están vendiendo y hay más de uno en cada departamento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de otorgar el uso de la palabra a los señores Senadores, quisiera decir que junto con esa violación y no aplicación de la ley, han ocurrido otras que los que recorremos el país hemos observado. Por ejemplo, la obligación de llevar las luces cortas encendidas no se acata en muchos departamentos del interior. Asimismo, la utilización del cinturón de seguridad en la ciudad prácticamente no se cumple o es muy poca su aplicación.

Aquí hemos recibido -lo planteó en su momento el señor Senador Penadés; que ahora no se encuentra en Sala- a los padres de alumnos del Colegio Palotti, quienes concurrieron para hablar sobre el tema de los vehículos escolares. En este caso, hubo una prohibición total en el texto de la ley, cuya entrada en vigencia se prorrogó hasta la reglamentación, sin establecerse un plazo. Los padres que concurrieron a la Comisión nos plantearon que en estos días se estaría por aprobar por parte del Poder Ejecutivo una eventual reglamentación que concede un plazo de seis meses para determinado tipo de cinturones y un año para los cinturones de tres puntos. Creo que sería importante que nos ilustraran sobre este tema. Aquí se ha hablado de reglamentación, con carácter general, de la ley, pero en realidad el Poder Ejecutivo no la ha dictado a pesar de que han pasado casi tres años de la aprobación de la disposición, y eso ha generado mucha inquietud, por lo menos con respecto a estos temas polémicos. Concretamente, nos plantearon una gran inquietud sobre ese punto, máxime teniendo en cuenta que algunos Gobiernos Departamentales -en particular, el de Montevideo- han hecho algún adelanto en ese sentido.

El tema del transporte escolar nos interesa y por eso en la sesión pasada de la Comisión se decidió solicitar que nos ilustraran lo máximo posible sobre este punto para saber cuáles son los argumentos, por qué se establecieron estos plazos, cuál es el escenario probable, etcétera. Es un tema de mucha sensibilidad, ya que involucra el transporte de niños.

SEÑOR MICHELINI.- En cuanto al tema del Presupuesto, ya lo tendremos en cuenta y es bien recibido. Nos interesa que esta área tome cuerpo; la creamos a través de una ley y creo que es un objetivo de todos, más allá de la discusión parlamentaria que siempre debe existir porque es de donde surgen las soluciones; incluso, acá se dividió el proyecto para que tuviera mayor viabilidad y consenso. Por lo tanto, el tema presupuestal está considerado y nos abocaremos junto con el resto de los señores Senadores a tratar de lograr mejores recursos.

Quisiera saber si tienen alguna gráfica con respecto al nivel de accidentes en las rutas con y sin iluminación. Me parece que hay un tema de infraestructura, cartelería, señalización e iluminación, que es parte del presupuesto de Transporte y Obras Públicas. Son rubros de vialidad, no de la Unasev, y hacen a la reducción de los índices de siniestralidad. Quizás esto no sea así y se trata de niveles ínfimos; ustedes nos pueden aclarar el tema.

Por otra parte, con respecto a los cinturones, creo que el Decreto fue emitido -estuvimos buscando en la WEB, pero no lo encontramos- y establece como plazo los primeros días de febrero para los cinturones de dos puntos y se estaría poniendo otro plazo para los de tres puntos. Si fuera de tres puntos, la pregunta que voy a formular quedaría sin efecto, pero si fuera un cinturón de dos puntos, ¿cuáles son las razones para ello? ¿Por qué se demoraría el establecimiento de los cinturones de tres puntos? Quizás haya una razón para ello. En su momento, a través de la ley, establecimos un plazo de seis meses -como ustedes ya lo saben- y quizás allí pecamos de ingenuidad porque pensamos que eso se podía aplicar. Sin embargo, tuvo una reacción pendular y nos fuimos al otro extremo, es decir, decidimos que este problema lo resolviera el Poder Ejecutivo. Pero luego ocurrió el accidente, con lo que eso significa, porque en definitiva lo que más complica es que la gente actúe en función de que haya o no un familiar o un amigo que pierde la vida en un hecho de esa naturaleza; sólo en ese caso se toma conciencia de la situación. Cuando eso sucede, las personas se fanatizan y borran con el codo lo que habían escrito con la mano al desvirtuar el uso del casco, porque en muchos casos sólo aprendemos a golpes.

Concretamente, mis preguntas apuntan a los temas de la iluminación y del cinturón de tres puntas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si el señor Senador Gamou va a realizar preguntas sobre este tema, quizás sería conveniente hacerlas ahora y que se respondan en una misma intervención.

SEÑOR GAMOU.- Las preguntas que quería formular con respecto al cinturón de tres puntas ya fueron realizadas por el señor Senador Michelini y las demás que tengo para hacer van en otra dirección.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces sería conveniente que nos concentráramos en este tema y luego abordáramos los demás.

SEÑOR BARRIOS.- Quiero aclarar que las mismas dificultades que tienen los Intendentes en todo el país las tuvieron todos. Creo que el hecho de que se haya llegado al 80% o al 85% supone un desafío para quienes todavía no han alcanzado esos porcentajes. Por esa razón, creo que debemos colaborar todos para que el extremo derecho de la curva que aparece en la gráfica se haga horizontal por encima del 80%. Pienso que esa es la gran enseñanza que podemos lograr en esta materia. Por otro lado, entiendo que debemos evitar las excusas, porque siempre puede haberlas, pero el hecho es que está demostrado que si logramos emparejar las cifras que aparecen en la gráfica, podremos salvar la vida de muchos uruguayos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber si en coincidencia con esa gráfica la mortalidad y la lesividad crecen en la misma proporción que el no uso del casco o, por el contrario, esto último no incide en el porcentaje.

SEÑOR BARRIOS.- El impacto de la falta de uso de casco es mayor que la del cinturón en las ciudades, aunque no sucede lo mismo en las rutas. Los datos que tenemos corresponden a encuestas que se realizaron en 30 ciudades de todo el país, a determinada hora y en días de semana. Las encuestas se hicieron de manera uniforme y los resultados son los que están a la vista. Probablemente, en muchas ciudades haya oscilaciones, pero como se sabe, las encuestas son fotos de determinado momento.

SEÑOR GUARINO.- Coincido en que las dificultades en este tema surgen, en gran parte, por cómo actúa la gente, pero también tiene mucho que ver la actitud de los gobernantes. En lo personal, ocupaba una banca de Diputado cuando se votó la ley, y al respecto debo decir que trabajamos con total conciencia de la importancia de este tema. Por otra parte, como representante del departamento de Cerro Largo, sé que en determinado momento se empezó a aplicar la normativa con respecto al casco, pero luego esa práctica se interrumpió. Incluso, al margen de cualquier connotación política, quiero recordar que el Director de Tránsito dijo públicamente que ni se sueñe con que él vaya a aplicar estrictamente la normativa con respecto al uso del casco, puesto que se trata de una ley nacional y son las autoridades nacionales quienes tienen que hacerla cumplir.

Entiendo lo que ha dicho el doctor Barrios, pero creo que no hay otra forma de trabajar en esta materia más que a través de los cuerpos inspectivos departamentales.

SEÑOR BARRIOS.- La ley que se votó en el Parlamento establece que el tránsito es un problema de salud y la salud es un derecho consagrado por la Constitución. Más aún; la ley determina que tenemos que velar por la salud en la vía pública. De todos modos, mucho más allá de eso, todos tenemos que luchar por salvar la vida de las personas que integran nuestra comunidad, y creo que eso no se puede medir en términos de costos políticos. Precisamente, ese es el país que queremos olvidar, que es el país fraccionado, el de las 19 licencias de conducir, el de la coima y el de la corrupción; todo eso es lo que queremos olvidar. Además, creo que esto demuestra que es posible lograr ese objetivo, y aclaro que no estoy hablando de ser blanco, colorado o frenteamplista, porque como puede verse, en este tema estamos todos involucrados. Entiendo que lo más importante es que nos aboquemos a desarrollar acciones eficaces con los instrumentos que tenemos. Estamos en un período de austeridad y no podemos despilfarrar recursos, pero les puedo asegurar que nuestro país cuenta con casi todos los recursos como para hacer las cosas bien y evitar tantas muertes. No se trata de un problema de inversiones, sino de coordinar y articular lo que hay.

Sin ir más lejos, cuando hicimos referencia a las debilidades, como primer punto aludimos a la convicción de cada uno y, sobre todo, a la de ustedes, que son los representantes del pueblo y que, sin duda, tienen mucha más trascendencia en sus discursos que cualquiera de nosotros. Me parece que este es el papel que tenemos que jugar. Por ende, si lamentablemente hay autoridades que aún no entienden la situación, debemos procurar convencerlos como sea, y si no podemos y recurren a la autonomía departamental, esperemos que los familiares de los lesionados y fallecidos vayan a golpear sus puertas -haciendo un paralelismo con esta situación, podemos decir que los únicos responsables de no vacunar a la gente son las autoridades competentes- porque esto atañe al Intendente, pero también al Director Departamental de Salud. Ya lo hemos dicho en el Ministerio de Salud Pública; tanto es así que esta Cartera está incluida en las metas que tienen que ver con prestaciones.

En este punto quiero hacer referencia al departamento de Tacuarembó. ¿Saben por qué, en una encuesta realizada a fines este año, figura que allí existe casi un 90% de efectividad en el uso del casco? El año pasado el Hospital de Tacuarembó colapsó; llegó un momento en que debieron trasladar pacientes a otros destinos, dado que no había más camas por pacientes golpeados en la cabeza, producto de siniestros en moto. Como consecuencia de esto se armó una movida en la que participamos con el Director del Hospital y con la Dirección Departamental, a partir de la cual el Intendente, las Direcciones de Tránsito y los Directores Municipales entendieron que este era un problema que iba más allá de la voluntad; nunca más colapsó el hospital y tiene camas disponibles. ¿Por qué? Porque disminuyó a la mitad la cantidad de golpeados en la cabeza. En la ciudad de Melo sucedió lo mismo. Cuando el señor Intendente “se puso las pilas”, las cosas caminaron. Esa es la batalla que tenemos que librar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Según tengo entendido, en nuestro país hay más de quinientas muertes por siniestros de tránsito por año.

SEÑÓR BARRIOS.- El año pasado fueron 535.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuántas muertes fueron por accidentes con motos?

SEÑOR BARRIOS.- Contamos con la cifra global; deberíamos desglosarla y así sería posible saberlo.

Debemos tener en cuenta datos que son significativos. Por ejemplo, ¿dónde mueren más los uruguayos: en accidentes en las rutas o en las ciudades? De esas 535 personas, el 70% murió en el interior del país y, de esa cifra, el 60% falleció en las ciudades. Por lo tanto, el problema no se da solo en las rutas. En las ciudades juegan factores como este, como el cinturón de seguridad, etcétera. ¿Qué peso tiene cada uno de los dispositivos? Eso es lo que tenemos que medir Se sabe que esto es causa-efecto; se comienza a usar el casco y la mortalidad baja de un día para el otro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Imagino que en el interior existe un porcentaje mucho mayor que en Montevideo.

SEÑOR BARRIOS.- Seguramente en Artigas circula la misma cantidad de motos que en otras ciudades y, sin embargo, el 90% usa casco.

Soy médico intensivista y, por lo tanto, tengo contacto con colegas de Artigas y otras localidades quienes, a modo de broma, me dicen que afloje con lo del casco, porque no están teniendo ningún traumatizado. Son todos quebrados. Se trata de un chiste que hace a la realidad. Creo que muchas veces nos nutrimos de mitos o cosas que nos parecen y debemos plantearnos que es posible cambiar esta situación muy rápidamente. En estos momentos tenemos a un compañero que fue a un evento internacional sobre educación y seguridad vial en Guatemala. Puedo decir que el primer país destacado en el mundo en materia de seguridad vial y educación fue Uruguay porque, en el plazo de un año, incluyó la seguridad vial en la educación escolar formal. ¿Y esa materia por quién fue dictada? ¿Por los inspectores de tránsito, por la policía caminera, por nosotros? No; fue dictada por maestros formados en seguridad vial. Ahora, en convenio con el Plan Ceibal estamos preparando un videojuego que se va a incluir en dicho Plan, lo que nos permitirá tener un alcance en materia de innovación en información y formación que ha sido destacado en el ámbito internacional.

En Uruguay parece que todo se hace difícil, pero se acaba de demostrar que si se trabaja en equipo, con humildad y con una base científica -el fútbol tiene mucha base científica y su dirección técnica también- es posible lograr resultados. Nosotros lo estamos señalando e intentamos mostrar el camino.

En cuanto al tema de los cinturones de seguridad, la Ley Nº 18.191 estableció su uso obligatorio en todo el transporte. El problema es que cuando analizamos el tema del transporte escolar nos encontramos con una primera traba, aunque era evidente que algunas dificultades iban a surgir en la medida en que en el país se incorporaba algo nuevo. Incluso, Uruguay ni siquiera tenía una norma sobre el tipo de cinturón a utilizar. Por tanto, hubo que revisar todas las normas internacionales y del Mercosur. En esto no solo participó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino también la Cámara de Industrias porque el tema del cinturón de seguridad afecta la importación vehicular y a los vehículos que hoy circulan en el país.

También se dio una discusión sobre el tipo de cinturón de seguridad que se debía incluir en el transporte escolar, que es lo que se acaba de reglamentar. Lo que dice esa reglamentación es que el transporte escolar debe incluir cinturones de tres puntos; ese es el enunciado y no hay discusión. Lo que ocurre es que cuando uno aterriza esa ley a la realidad uruguaya se encuentra con que los vehículos comprados para transporte escolar no fueron diseñados para eso -por ejemplo, se veían camionetas con asientos largos- y, por lo tanto, se adaptaron como se pudo. En ese momento surgió una dificultad: había que cambiar los vehículos para transporte escolar. Cuando surge el problema de los vehículos, los Transportistas Escolares Unidos hacen un planteo y comienza una discusión sobre los asientos y demás. En mayo del año pasado, presentamos ante la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes esta misma reglamentación y, un año después, se terminó aprobando con el mismo contenido. El contenido de dicha reglamentación era el cinturón de tres puntos para todo el transporte escolar. Mientras se cambia la flota, los vehículos deberán ser inspeccionados y habrá que ver si se les puede adaptar cinturones de tres puntos. Si no se puede, se les colocarán cinturones de dos puntos y en caso de que esto tampoco se pueda, deberán ir a remate porque esos vehículos no pueden circular. ¿Hasta cuándo se va a permitir un cinturón de dos puntos? Hasta que se renueve la flota. Cabe destacar que todos los vehículos que sean renovados tienen que venir con cinturones de tres puntos. ¿Qué tiempo insumiría esto? Un total de dos años. Mientras tanto y hasta dentro de dos años, los coches van a tener, si se puede -si son importados- cinturones de seguridad de tres puntos; de lo contrario -si son nacionales- tendrán de dos puntos. ¿Por qué no se hace de otra manera? Porque es imposible que todos los vehículos los incorporen, ya que ni siquiera en la industria automotriz hay vehículos diseñados para el transporte escolar con cinturones de tres puntos. No hay ningún país en el mundo donde los niños sean transportados con cinturones de tres puntos.

SEÑOR MICHELINI.- Entonces, ¿cómo los transportan?

SEÑOR BARRIOS.- En algunos países, con cinturones de dos puntos. España acaba de aprobar este año una ley sobre transporte escolar que expresa que, dentro de seis años, en ese país los vehículos escolares tendrán que tener cinturones de dos puntos.

Nosotros aquí tenemos una ley de avanzada, pero es necesario tener en cuenta que es imposible renovar toda la flota en un plazo menor. Hoy no hay 500 camionetas que una empresa pueda poner sobre la tierra uruguaya con cinturones de tres puntos.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Quisiera saber si la industria a nivel mundial hace camionetas para cinturones de tres puntos.

SEÑOR BARRIOS.-Algunas vienen con cinturón de dos puntos. Me parece que la estrategia es impracticable y creo que la ley que se aprobó -sin establecer un plazo- fue buena porque ese plazo nos involucraría a todos, ya que se hizo la reglamentación al 1º de junio de 2009 y empezó a circular por donde necesariamente debía hacerlo, es decir, por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por la Cámara de Industrias, por el Ministerio de Industria, Energía y Minería, y por la Dirección General de Aduanas. Cuando se dispone que los cinturones de seguridad deben ajustarse a determinadas normas, eso afecta a todos.

La ley que está reglamentada implica un notorio avance con respecto a lo que existía anteriormente, pero digo también que hoy hay mucha gente que reclama -y está bien que así se haga- cinturones de seguridad para el transporte de larga distancia. Hasta ahora no hubo ningún padre, ninguna escuela -ni yo mismo, que mis hijos viajaron siempre en ómnibus de larga distancia- que lo reclamara. Este verano todos nuestros hijos van a ir a Punta del Diablo o a La Paloma -apilados como sardinas en lata- dentro de un ómnibus que viaja a 90 kilómetros por hora. Por eso les digo que va a llegar al Parlamento un proyecto -que pedimos que se trate con el carácter de emergencia nacional- por el cual se establece el uso obligatorio de cinturones de seguridad para todos los pasajeros del transporte de mediana y larga distancia. En el año 2008 lo habíamos hablado con Anetra. Volvimos a conversar sobre esto ahora y se manifestó de acuerdo; sólo queda afinar la redacción.

(Interrupción del señor Senador Michelini que no se oye)

SEÑOR MARTÍNEZ.- Tengo una duda con respecto a las normas.

Según la información de que dispongo, un altísimo porcentaje -más del 80%- de los cinturones de seguridad, sean de dos o de tres puntos, no cumple con las especificaciones requeridas; es más, he visto cinturones de seguridad a la venta por $ 140, que seguramente no deben sostener el peso de ninguna persona. Entonces, me gustaría saber de qué forma podemos contribuir todos para lograr una estandarización de estos cinturones, una correcta fiscalización y, por supuesto, el cumplimiento de las normativas.

SEÑOR BARRIOS.- La reglamentación de la ley ya está vigente. Hay un anexo -y la propia ley lo especifica- sobre la norma internacional adaptada por Uruguay, que coincide con las normas del Mercosur.

SEÑOR MARTÍNEZ.- ¿Quién lleva a cabo la fiscalización?

SEÑOR BARRIOS.- Del control se encarga cada una de las Intendencias. Por ejemplo, en el caso del transporte escolar, son las propias Intendencias las que habilitan su circulación; por eso la de Montevideo planteó que a partir de febrero del año que viene se les va a colocar un *sticker*.

Cabe aclarar que nos llama muchísima gente y que nos hemos reunido varias veces con padres de alumnos del Colegio Palotti. ¿Cuál es la recomendación de la Unasev? En virtud de que la ley y la reglamentación están vigentes, les recomendamos que el colegio o la escuela contraten las camionetas más seguras, es decir, aquellas que tienen cinturones de seguridad de tres puntos.

¿Cuáles les siguen en seguridad? Las que tienen cinturones de dos puntos. Pero eso requiere que los padres y los colegios contraten los nuevos vehículos que se están incorporando.

SEÑOR GAMOU.- Me queda bastante claro lo que se ha planteado con respecto a los cinturones de seguridad para el transporte escolar, tema que es realmente preocupante. Considero que el transporte escolar es un negocio, como lo son los bares y las farmacias -en el caso de los bares, por ejemplo, se les exige tener habilitación bromatológica- por lo que también debemos tener determinadas exigencias. En virtud de lo que se ha dicho, veo que algo se está avanzando en la búsqueda de una solución. Así que ¡bienvenidas sean todas las iniciativas que procuren la mejora de la seguridad vial!

Lejos de discrepar con la afirmación sobre las pérdidas monetarias que tiene el país como consecuencia de la siniestralidad, creo que hay que poner énfasis en ello. Lamentablemente, todos los días nuestra sociedad recibe la información de que hubo 75 muertos en una explosión o 100.000 muertos en algún otro lado; entonces, una cifra de 535 muertes no llama demasiado la atención. Ahora bien, si hay una pérdida de un 7% del Producto Bruto Interno por siniestralidad, entonces las pérdidas llegan a US$ 2.000:000.000; eso sí que tiene su peso.

Con respecto al tema del casco, la única expresión que me surge es que no tiene gollete que haya Intendencias que no fiscalicen. ¡Caramba! Hay una ley nacional que así lo establece. ¿Cuál puede ser el motivo para no usar casco de seguridad? Es una tontería justificar que no se usa porque se puede esconder un rapiñero. ¿Cómo se puede pensar que un rapiñero necesita un casco para esconderse? Fácilmente lo soluciona con una bufanda. Por lo tanto, en mi opinión, en este tema habría que apelar a la imaginación, de manera tal que, por ejemplo, cuando uno compra una moto, con ella vaya también un casco.

En el año 1995 entré por primera vez a la Cámara de Representantes y fui el primer Legislador que planteó la cuestión del seguro obligatorio contra terceros, pero no solamente como Estado, sino contra terceros en general. Y tuve tanta suerte que eso recién fue aprobado hace poco y solamente para las lesiones personales. Pero recordemos que en España, por ejemplo -donde curiosamente, además, todos los accidentes son en carretera y el 95% de ellos ocurre por adelantamientos indebidos- el seguro contra terceros es casi tan importante como andar con la libreta de conducir, porque cuando la policía lo para a uno en la carretera o donde sea, le pide primero el permiso de conducir y luego el registro del auto y el seguro obligatorio contra terceros, y si uno no muestra este último, no le ponen una multa, sino que le inmovilizan el vehículo.

Me interesaría hacer un planteo con relación al tema de las mencionadas bolsas de aire. Ante todo, quisiera saber -ya que estamos ante expertos- si, efectivamente, ellas reducen los riesgos de lesiones graves o de muerte. Por otro lado, ¿podemos aspirar a que en un plazo, no digo de dos, pero sí de poco más de cinco años, se torne obligatorio que los vehículos nuevos que ingresen al país lo hagan portando estas bolsas?

Por último, dejo planteada la siguiente reflexión. Soy fumador en un país donde hace un tiempo se impuso una norma salvaje -por las dudas, aclaro que estoy de acuerdo con ella porque, entre otras cosas, hace treinta y siete años que fumo y soy consciente de que soy un enfermo del tabaco- que, efectivamente, se cumple. Yo invito a quienquiera que sea a entrar a cualquier bar, tienda, etcétera, a ver quién está fumando. ¿Y saben por qué eso no sucede? Porque la multa por hacerlo asciende a casi 35.000 pesos. Entonces, pregunto si acaso en este tema que estamos considerando no habría que ser un poco más duros en la represión. De repente, parece una gracia andar sin casco o sin cinturón, pero repito que hay veces en que se debe ser duro con este tipo de cosas, sobre todo cuando estamos hablando de 535 muertes -de las cuales se podría haber evitado, quizás, la mitad- y de US$ 2.000:000.000. Realmente, quizás sea momento de ser más rigurosos en estas cuestiones que afectan a la salud.

SEÑOR BARRIOS.- Con respecto a lo que se ha planteado, me gustaría realizar algunas apreciaciones.

Tenemos que recordar que estamos en el Uruguay. Por suerte, pude cambiar mi auto, después de grandes sacrificios -entre acto, me robaron el otro y el seguro me pagó- y me compré un Wolkswagen del año 2009. Para que el vehículo tuviera los implementos de seguridad, más la radio, debía pagar US$ 3.000 más, por lo que compré el auto más barato, porque no tenía dinero para pagar la seguridad. O sea que estamos en un país donde la seguridad se paga. Y este vehículo, que es nuevo, circula en el Uruguay, porque la realidad es que ese mismo auto no se vende en países donde hay legislación como a la que aspira el señor Senador Gamou. Personalmente, creo que debemos avanzar muchísimo en esta cuestión.

Además, planteamos estos aspectos que hemos mencionado como exhorto, pero en realidad creemos que deberían constituir algo obligatorio. Pensemos, por ejemplo, en que nadie va a comprar un vehículo que no tenga frenos. ¿Acaso alguno de ustedes pensaría en comprarse una moto que alguien ofrece, sin frenos o sin luces? Esto es impensable, no existe. Entonces, la moto se debe vender con el casco, que es un implemento de seguridad, de la misma manera que los autos deben tener los suyos. Es algo totalmente razonable. Así pues, en algún momento, el tema de los impuestos a los implementos de seguridad -sean para lo que fueren- deberá ser discutido a nivel parlamentario. De alguna forma, ello también nos permitirá ir avanzando en materia de seguridad en un área tan sensible como esta y tener vehículos que realmente sean diseñados de forma tal que colaboren con el cinturón de seguridad. ¿El uso del cinturón de seguridad evita todas las lesiones? No, y por eso en primera instancia surgió el airbag frontal y después los laterales. Hoy, al comprar un auto moderno -no como el mío- vemos que está rodeado de bolsas de aire, porque está demostrado que es útil para inhibir la seriedad de las lesiones; no obstante, si te das contra un árbol a una velocidad de 100 kilómetros por hora con el mejor auto -súper lujoso, lleno de airbags, cinturón de tres puntos, etcétera- no te salva ninguna de estas medidas instrumentadas. Por lo tanto, lo más importante es apostar a evitar los factores que generan los siniestros en el tránsito.

En la canasta de nuevos proyectos de ley que recibirán -aparte de los que ya tienen- incluiremos algunos nuestros vinculados a lo que se mencionaba -lo que me parece fundamental- y que tiene que ver con el régimen punitivo, las sanciones, y también de los delitos de tránsito, que en una oportunidad anterior quedó pendiente y pasó a la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración. Este tema va a cambiar el perfil porque, tal como aquí se ha expresado -y nosotros lo compartimos- se trata de un delito complejo de entender, sobre todo por lo que está sucediendo en el país. No se implementarán nuevas figuras penales, pero sí un proyecto de ley que determine la creación de un centro de rehabilitación en materia de seguridad vial. Esto significa que aquel que sea sancionado civil, penal o administrativamente, va a ser derivado a un centro de rehabilitación, que en muchos lugares del país ya existe. También sucederá con aquel que haya cometido una infracción y pierda puntos -me estoy refiriendo a otro proyecto de ley relacionado con la licencia por puntos- que va a tener que asistir a ese centro para recuperarlos. Cuando el Juez disponga que tiene que hacer dos años de tareas comunitarias -por supuesto, no será concurrir a la escuela a las cinco de la tarde- se determinará una estructura y un plan de acción a nivel nacional porque, en definitiva, un centro de rehabilitación no solo permite formar a los individuos en materia de seguridad vial, sino también recuperar sanciones de carácter administrativo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me gustaría saber si esta iniciativa va a formar parte de un proyecto de ley que ingresará al Parlamento Nacional. ¿Ustedes participaron en su elaboración?

SEÑOR BARRIOS.- No lo sé, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Mi duda se debe a que este tema del centro de rehabilitación fue difundido periodísticamente esta semana. ¿Se crean nuevas figuras delictivas?

SEÑOR BARRIOS.- No, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Recuerdo que ya se había creado una figura delictiva llamada "manejo temerario", que en su momento un señor Senador la cuestionó y lo discutimos en Comisión.

SEÑORA LENCINA.- En oportunidad de la aprobación de la Ley Nº 18.191 -en esa instancia concurrimos a este ámbito, inclusive estuvimos en la Barra del Senado el día que se aprobó, es decir que seguimos de cerca todo el proceso- quienes participaron en su discusión recordarán que el Capítulo de Infracciones, Sanciones y Delitos a la Seguridad Vial se desglosó por el concepto de delitos a la seguridad vial. El problema es que se aprobó una ley sin un régimen de infracciones y sanciones, con el agregado de que la Unasev elaborara una propuesta de valores de multas que rigieran en todo el país. Tres o cuatro meses después de haber asumido la UNASEV elevamos una propuesta al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y ese régimen único se trasladó a nivel nacional a todas las direcciones de tránsito, policía caminera, policía de tránsito e Intendencias. Fue así que a través del Congreso de Intendentes quedó en la órbita de las Intendencias para ser analizada por las Juntas Departamentales. Hasta el día de hoy seguimos esperando.

Por lo tanto, nuestra propuesta es que este año, sí o sí -en una nueva visión del país en un tema cuyo recorrido lleva más de dos años- viendo el resultado infructuoso de este mecanismo, se llegue a nivel nacional a un valor único de valores de multa -aunque parezca redundante- a regir en todo el país.

En lo que tiene que ver con las infracciones y sanciones, el proyecto en el que estuvimos trabajando en el año 2008 a nivel nacional con los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y del Interior, con todas las Intendencias Municipales, con todas las Direcciones de Tránsito, con los delegados y representantes de la Suprema Corte de Justicia en el Departamento Jurídico de la Unasev, entre otros, culminó en el análisis de las figuras delictivas en la seguridad vial y tomó como ejemplo lo planteado a nivel internacional. De los delitos que se analizaron en su momento -relacionados a situaciones de peligro y no a lesiones u homicidios- rescatamos los vinculados al tema del alcohol, las drogas, las picadas y el exceso de velocidad en porcentajes superiores al 50% o 60% de lo que permite el reglamento. A las hipótesis con las que ya estábamos trabajando, incorporamos la relativa a una situación que se estaba dando muchísimo en el país y que tenía que ver con la cantidad de conductores, constatados en la vía pública, cuyas licencias de conducir habían sido retiradas por verificarse el consumo de alcohol por encima del límite legal, tal como lo determina la Ley Nº 18.191. En ese caso, las personas inhabilitadas continuaban conduciendo y a veces hasta adquiriendo una nueva licencia en otro departamento. Consideramos que este tipo de conducta debía ser modificada. Reitero que esto tuvo lugar en el año 2008.

Gracias al trabajo que se realizó en cooperación con la Dirección Nacional de Tráfico de España, pudimos acceder a una formación y documentación que nos permitió rever el tema de la creación de delitos en materia de seguridad vial en el Uruguay. En los meses de febrero y marzo del corriente, la Unasev se hace cargo de este asunto y lo analiza, llegando a la conclusión de que esta serie de eslabones puede fallar a pesar de las multas y el efecto disuasorio cuando estamos frente al tema del alcohol, las drogas y la velocidad. Seguramente los señores Senadores tendrán conocimiento de que en el Código Penal, es decir, desde 1934, estas conductas están previstas como faltas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Actualmente se pretende su derogación.

SEÑORA LENCINA.- Efectivamente, señor Presidente. De todas formas, en nuestro planteo apuntamos a que, a nivel parlamentario, en la instancia de análisis de este proyecto de ley se discuta si el tránsito merece un tratamiento específico para algunas situaciones puntuales. En este momento estamos trabajando con los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, de Salud Pública y del Interior,

así como con la Junta Nacional de Drogas para que, desde el Gobierno, se determine qué pasa en aquellas situaciones en las que se constata alcohol, drogas, excesiva velocidad y hay picadas. A este respecto, la postura de la Unasev es contar con centros específicos a los cuales se pueda recurrir en los casos de delitos, faltas -o la tipificación que surja de la discusión que se dé en el Parlamento- para que, en lugar de hablar de penas y privación de libertad, se hable de trabajos a la comunidad con la asistencia de centros de rehabilitación. Este fue el mejor camino que encontramos para lograr revertir este problema que, por cierto, es muy realista.

SEÑOR PRESIDENTE.- A modo de información, quiero decir que la Comisión de Constitución y Legislación del Senado, presidida por el señor Senador Michelini, tiene a consideración un proyecto de ley por el que se pretende modificar varias disposiciones del Código Penal; entre ellas, está prevista la eliminación del capítulo de faltas, que se va a estudiar porque es un error hacerlo en forma genérica. En lo personal, no recuerdo si en la parte especial se contempla algún delito relativo al tránsito.

De todos modos, me parece importante mantener ese contacto, ya que se trata de un tema muy significativo y el régimen de sanciones es fundamental. El problema que la Unasev tiene refiere a la aplicación de las normas, lo cual pasa muchas veces por una sanción. Creemos que el tema radica en unificar diecinueve Gobiernos Departamentales, lo cual no siempre resulta fácil, ya que hay un conflicto permanente entre la ley nacional y las autonomías departamentales; es un tema constitucionalmente muy complejo -y diría que dudoso- que se establezcan por ley determinadas sanciones para todos. Creo que sería muy bueno que, a la luz de la importancia que tiene el tema, se pudiera lograr un concierto de voluntades para que, por lo menos en los aspectos fundamentales, las sanciones sean iguales en los diecinueve departamentos.

SEÑORA LENCINA.- La propuesta de la Unasev fue analizada a nivel nacional, más allá de las resistencias existentes. En Río Negro, recuerdo que la sanción más cara era de US$ 190. Nosotros tomamos como referencia el Reglamento Nacional de Circulación Vial, que establece algo así como una tabla rasa, fijando un valor estable en todo el país. Podíamos encontrar una Intendencia que tuviera un valor mayor; una gran mayoría recogió el Reglamento en la parte de normas, pero no en lo relativo al régimen punitivo. Entonces, la idea era empezar, por lo menos, tomando el Reglamento Nacional de Circulación Vial que establece un límite, más allá de que entendíamos que había determinado tipo de sanciones que ameritaban un valor diferencial como el tema del alcohol o de la velocidad.

SEÑOR BARRIOS.- Hay un punto que no quiero dejar de mencionar y que creo no es algo menor. Me refiero al tema que se introdujo respecto a la discusión del cinturón de seguridad y que provocó confusión. ¿Cuál es el problema de la población del transporte escolar, es decir, de los niños que viajan en él? ¿Por qué se lesionan gravemente y mueren niños en este tipo de vehículos? Porque no tienen ningún elemento de sujeción al ser eyectados del vehículo. Se introdujo el tema del cinturón de tres puntos versus el de dos puntos, cuando en realidad ambos disminuyen las lesiones; uno disminuye más lesiones que otro, pero los dos evitan que la persona, ya sea un adulto o un niño, salga despedida. Por eso, cuando ocurrió la desgracia del fallecimiento de esta niña, la discusión se dio en el sentido de si era mejor el cinturón de tres o de dos puntos, y ese fue un error conceptual. Esto lo expresamos en 2008 a los transportistas escolares y también a la Fundación Gonzalo Rodríguez, que fue la que salió en la prensa a plantear esta disyuntiva. En estos casos, lo más importante es tener un sistema de sujeción para los niños. Repito que esto lo dijimos en 2008; o sea que creíamos que no había que esperar por la reglamentación, sino que debíamos empezar con este tema desde ese momento. Después, con el tiempo, todos conocemos lo que pasó.

Entonces, me parece que ese no puede ser un elemento que distorsione la importancia que tiene esta reglamentación.

SEÑOR DRAPER.- Los transportistas siempre han estado al lado nuestro tratando de sumar y no restar. También hay que decir que tienen un bajísimo porcentaje de accidentes. Lo que sucede es que cuando está en juego la vida de un niño, el tema llega muchísimo más. De todos modos, quiero dejar claro que el grupo de transportistas siempre ha tratado de estar cerca y de trabajar junto a nosotros. Lamentablemente, como bien decía el doctor Barrios, ese día fallecieron dos personas más, pero la

muerte de esta niña -muy lamentable, por cierto- es la que queda en el tapete. Pero quiero resaltar una vez más que los transportistas siempre han tenido buenas intenciones.

SEÑOR GUARINO.- Hoy mostraban cómo mejoró la situación con el seguro obligatorio, que rápidamente aumentó la cobertura. Quisiera saber si tienen datos sobre si esa mejora en la cobertura ha significado que la gente siniestrada haya podido utilizarla realmente o, de repente, se transforma en uno de los argumentos que dieron quienes estaban en contra de esta ley cuando se votó, en el sentido de que esto beneficiaba a las empresas aseguradoras, porque después iba a ser muy difícil que un ciudadano común y corriente que chocaba al salir de su casa, pudiera ir en contra de estas empresas para hacer cumplir el seguro. Supongo que debe existir alguna medida.

SEÑOR BARRIOS.- A la Unasev le compete administrar el seguro de aquellos que son lesionados por quienes no están asegurados; esta es un área específica y no es la totalidad de los seguros. Pero lo que nos está pasando ahora es indicador de lo que ocurre en las aseguradoras. Nosotros estamos teniendo muchas reclamaciones que se tramitan rápidamente en un plazo de un mes, y las personas se hacen de un dinero. Y consideramos que eso está pasando a nivel general. Creo que es altamente positivo. Lo que sí se puede averiguar es cuántos seguros se están pagando por las empresas fuera del seguro especial que nosotros cubrimos. Pero eso es una medida indirecta.

SEÑOR MICHELINI.- Quisiera dejar la constancia de que estoy convencido de que ante el siniestro, todo el mundo colabora. Pero en el caso del transporte escolar, si estuviéramos hablando de la muerte de dos niños por día, todo esto ya estaría solucionado. Estoy seguro de que se ha puesto un esfuerzo enorme porque los siniestros con fallecimientos relacionados con camionetas de transporte escolar han sido bajísimos. No dudo de que hay responsabilidad. El problema es que los dos cinturones evitan la expulsión, cosa que hubiera evitado -o uno piensa que se podía haber evitado- la muerte de esta niña -nadie lo puede asegurar- pero accidentes con expulsión son bajísimos, y con muertes menos. Sin embargo, estoy convencido de que hay otro tipo de accidentes, mucho menores, con pequeñas contusiones, que quizás el chofer o el acompañante no sufren, que no se evitan con el cinturón de dos puntos, pero sí con el de tres.

Se sabe que en las condiciones que se manejan cuando se cambia un vehículo, está la de que debe venir con cinturones de tres puntos; y que a los vehículos que hoy no se les pueda poner el cinturón de tres puntos, se les tiene que poner el de dos puntos. Y en dos años, no hay más excusas.

Me parece que están bien posicionados y sé que ustedes están más preocupados que nosotros porque están metidos en el tema. Ahora bien, muchas veces la seguridad no es solo un tema vinculado a muertes. Creo que los propietarios de las camionetas de transporte de escolares deberían tomar conciencia de que se dan muchos pequeños golpes entre menores, de los que ni siquiera ellos se dan cuenta. Y considero que el cinturón de tres puntos evitaría tal situación. Sé que hay otros problemas; es difícil atender a los chicos y ponerles los cinturones, es toda una complejidad. También, estas cosas pasan muchas veces en los taxímetros, y el que más se golpea es el niño porque no tiene capacidad de defensa.

SEÑOR BARRIOS.- Con relación a ese tema, tengamos en cuenta que en las colisiones de vehículos de transporte de pasajeros de larga distancia, de las personas que fallecen, solo el 10% es por impacto directo; el resto, el 90% o el 80%, se produce porque se golpean con parte del habitáculo o entre ellos, o salen despedidos. Si tienen cinturón de seguridad, las estadísticas muestran que el 60% de esos muertos y lesionados se evitarían.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos vuestra presencia y, seguramente los invitaremos nuevamente.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 24 minutos)